

Н.Н. Афонин

**Эскадренные
миноносцы типа**

«Лейтенант Пуцин»





Издается при участии Российского государственного архива
военно-морского флота

Эскадренные миноносцы типа «Лейтенант Пуцин»

Н.Н. Афонин

Содержание:

350-тонные миноносцы для Черного моря.....	3
Эскадренные миноносцы типов «Ж» и «З». Общее устройство и конструктивные особенности...	14
Накануне великих испытаний.....	39
За веру, царя и отечество. На пути к Царьграду.....	45
В борьбе за белое дело	75



Издательство об авторе



Николай Николаевич Афонин родился в 1951 году. В начале 1990-х годов после десяти лет работы на Ленинградском судостроительном заводе им. А.А. Жданова (ныне ОАО СЗ «Северная верфь») он принял непосредственное участие в создании сборника «Гангут» и организации одноименного издательства, главным редактором которого работал до июля 2003 года.

С 1993 года Н.Н. Афонин ведет раздел «История судостроения» в научно-техническом журнале «Судостроение», а со второй половины 2009 года является ответственным редактором научно-производственного сборника «Вестник технологии судостроения и судоремонта».

Н.Н. Афонин — автор вышедших в издательстве «Гангут» в серии «Мидель-шпангоут» монографий «Миноноски российского флота» (в соавторстве с В.В. Яровым), «Лидер “Ташкент”», «Миноносец “Сокол” и “соколы”», «Эскадренные миноносцы типа “Изяслав”», «Французские “торпилеры” в русском флоте» и «Канонерские лодки типов “Сивуч” и “Грозящий”», «Эскадренные миноносцы типов “Касатка” и “Инженер-механик Зверев”», «Порт-Артурские миноносцы “Боевой” и “Лейтенант Бураков”», а также большого числа статей по истории отечественного флота и судостроения, опубликованных в журнале «Судостроение», «Морском историческом сборнике», сборнике «Гангут» и в таких изданиях, как «Морская коллекция» и «Корабли и сражения». Кроме того, под его общей редакцией вышло несколько выпусков серии «Стпель», подготовленных издательско-торговым домом «ЛеКо».

Обложка: на 1-й стор. — эскадренный миноносец «Завидный» в походе;
на 2-й стор. — эскадренный миноносец «Заветный»; на 3-й стор. — эскадренный миноносец «Живучий»;
на 4-й стор. — эскадренный миноносец Черноморского флота (репродукция с рисунка А.В. Ганзена).

Фотографии из собрания автора и Д.М. Васильева, чертежи из фондов РГАВМФ.

Автор благодарит за предоставленные материалы и помощь при подготовке рукописи к печати К.П. Губера, Д.М. Васильева, А.Ю. Заикина, В.Б. Очередины, А.Л. Сидоренко и В.В. Ярового.

Научно-популярное издание
«Мидель-шпангоут», выпуск 30

Николай Николаевич Афонин
**Эскадренные миноносцы типа
«Лейтенант Пущин»**

ISBN 978-5-904180-61-4

© Н.Н. Афонин, 2012

Директор издательства Ю.А. Жильцов
Главный редактор Л.А. Кузнецов
Научный редактор Р.В. Кондратенко
Корректор С.Л. Пошивалова
Перевод на англ. И.В. Козырь
Компьютерная верстка, оформление
обложки и подготовка иллюстраций
Н.Г. Комова

Подписано в печать 20.10.2012.
Формат 60×84/8. Бумага мелованная.
Гарнитура Arial Narrow. Печать офсетная.
Тираж 500 экз. Изд. № 434.
ООО «Издательско-полиграфический
комплекс “Гангут”».
191024, Санкт-Петербург, а/я 71;
тел.: (812) 336-50-24
e-mail: gangutprint@yandex.ru; www.gangut.su

Типография ООО «А-Принт».
Санкт-Петербург, Большая Монетная ул., д. 16,
офисный центр 3, офис 10,
тел. (812) 325-28-21.
e-mail: info@a-print.spb.ru; www.a-print.spb.ru
Заказ № 296



The «Lieutenant Puschin» class destroyers actively participated actions of the Black Fleet during WWI (1914–1918). After that they were engaged into the fratricidal Civil War that blazed up Russia for hopeless struggle inspired by «White Idea» that led them to the far Port Bizerte in Tunis, where they spent the rest of life under hot African sun.

Эскадренные миноносцы типа «Лейтенант Пуцин» —

в ходе Первой мировой войны 1914–1918 годов принимали активное участие в боевых действиях Черноморского флота. Достаточно сказать, что они оказывали самую активную поддержку Приморскому отряду Кавказской армии, действовавшей в районе рек Архаве и Вице, прикрывали высадку русского десанта в тыл сильно укрепленной турецкой позиции у реки Беюк-Дере. В октябре 1916 года эскадренные миноносцы «Живой» и «Жаркий» участвовали в Констанцской операции, а через месяц ставили мины у входа в Босфор.

С окончанием военных действий на Черном море оставшиеся миноносцы этого типа оказались втянутыми в круговорот братоубийственной Гражданской войны, полыхавшей в России, включившись, по сути, в безнадежную борьбу за «белое дело», которая и привела их в далекий тунисский порт Бизерту, где они под жарким африканским солнцем закончили свои дни!

350-тонные миноносцы для Черного моря

Черное море без преувеличения можно считать колыбелью российского миноносного флота. Именно здесь в годы Русско-турецкой войны 1877–1878 годов русские моряки провели первую в мире успешную торпедную атаку, потопив турецкий пароход «Интибах». Здесь проходил испытания «Батум», по сути первый мореходный миноносец русского флота и родоначальник целой серии кораблей этого класса не только в России, но и за рубежом. Однако со временем Морское министерство охладело к этим «хрупким и капризным» кораблям. Дело в том, что очередная комиссия, проводившая в 1891 году сравнительные испытания миноносцев на Черном море, решительно заявила, что «нельзя считать эскадренными имеемые миноносцы», которые, по ее мнению, составляли лишь «обузу флоту». В результате после неоднократных корректировок 20-летней кораблестроительной программы (1883–1902 гг.) для Черноморского флота предполагалась постройка четырех минных крейсеров (по типу балтийского «Абрека») и шести «контрминоносцев».

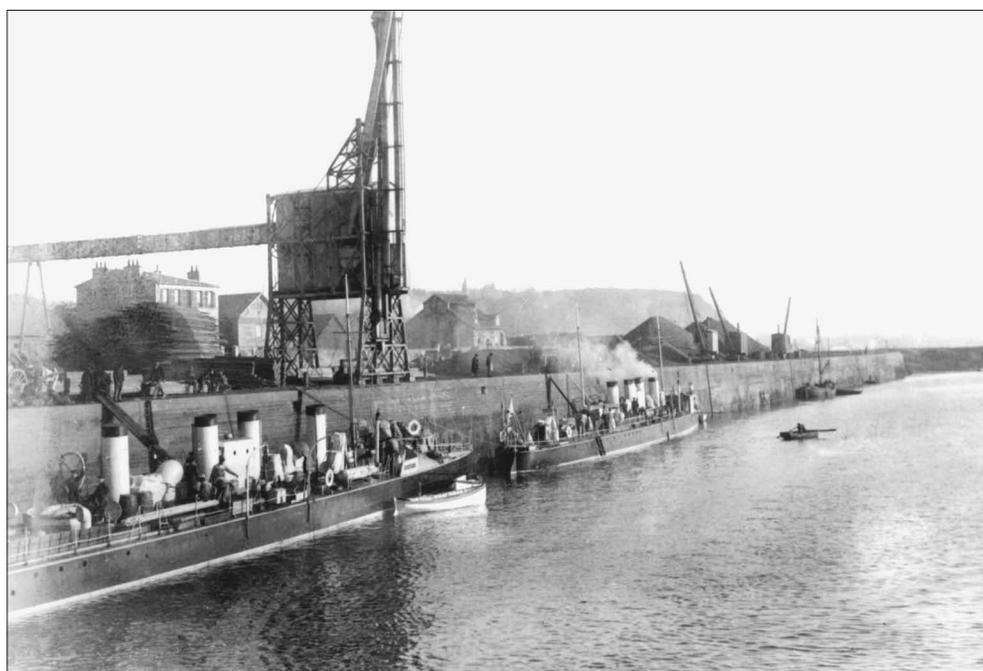
В конечном итоге было решено усилить Черноморский флот четырьмя миноносцами

типа «Сокол», контракт на постройку которых Морское министерство заключило с фирмой «В. Крейтон и К^о» 12 ноября 1898 года*.

Новые миноносцы заложили в августе следующего года под именами «Лебедь», «Пеликан», «Павлин» и «Фазан». Однако неподготовленность новой верфи к постройке таких достаточно сложных для своего времени кораблей, как миноносцы типа «Сокол» (недостаток технических средств, срыв поставок, нехватка квалифицированных рабочих) привела к тому, что испытания кораблей начались лишь в августе 1901 года и из-за постоянных неисправностей и отказов механизмов затянулись до осени 1902 года.

Тем не менее заводу удалось привести миноносцы в сравнительно исправное состояние, и все четыре черноморских «сокола» (с марта 1902 г. — «Строгий», «Сметливый», «Свирепый» и «Стремительный») ушли из Кронштадта парами 25 сентября и 1 октября 1902 года, поскольку приближался оговоренный турецким правительством срок прохода черноморских проливов и приходилось спешить.

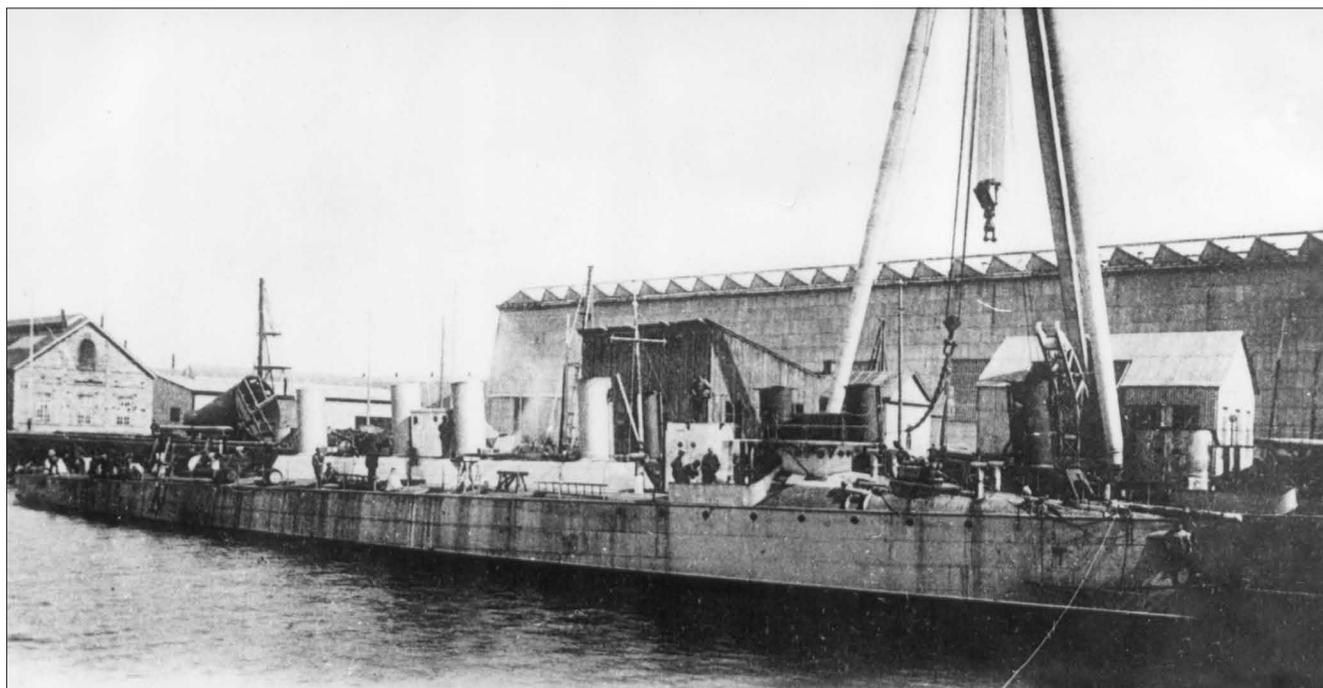
Успешно обогнув Европу, они в январе 1903 года прибыли Севастополь. Здесь на



Миноносцы типа «Сокол» по пути на Черное море

The «Sokol» class torpedo boats on the way to the Black Sea

* Все даты до 1 февраля 1918 года, за исключением оговоренных в тексте, приведены по старому стилю.



Постройка миноносцев «Заветный» и «Завидный» на заводе «Общества судостроительных, механических и литейных заводов в Николаеве» («Наваль»)

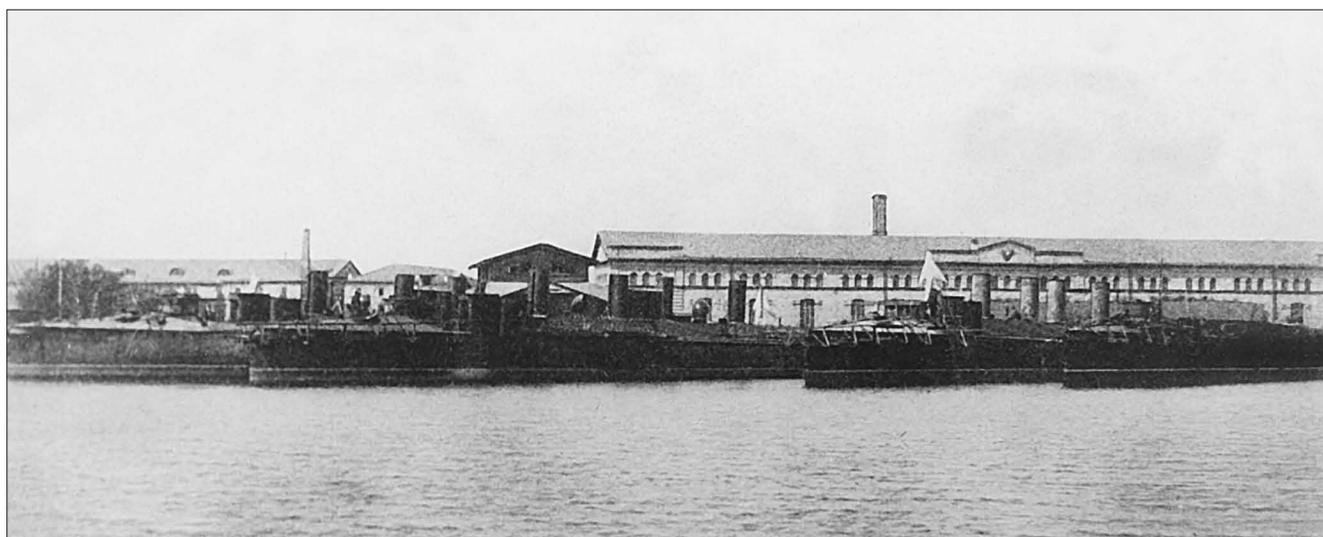
Destroyers «Zavetny» and «Zavidny» under construction at Nikolayev Shipbuilding, Mechanical, and Iron Works («Naval»)

миноносцы установили штатное вооружение, после чего все четыре корабля вошли в состав Черноморского флота.

Когда в августе 1900 года встал вопрос о новых 350-тонных эскадренных миноносцах для Черноморского флота, их также предполагалось построить на Балтике, а затем своим ходом отправить на Черное море. Однако из-за больших дипломатических трудностей, связанных с проводкой кораблей через Босфор и Дарданеллы, было решено строить миноносцы разборными на той же Охтинской верфи фир-

мы «В. Крейтон и К^о» в Санкт-Петербурге, где были построены четыре первых черноморских «сокола». Но и это решение оказалось неокончательным — завод запросил за их постройку слишком высокую цену, поэтому Морское министерство волей-неволей передало заказ южным заводам — открытому в 1897 году частному заводу «Наваль» и Николаевскому адмиралтейству, хотя они, по сути, и не имели опыта постройки кораблей этого класса.

Первый из них контролировало «Общество судостроительных, механических и литейных



Строительство миноносцев «Жаркий», «Жуткий», «Живой» и «Живучий» в Николаевском адмиралтействе

Destroyers «Zharkiy», «Zhutkiy», «Zhivoy» and «Zhivuchiy» under construction at Nikolaev admiralty

заводов в Николаеве», зарегистрированное в Бельгии как Des chantiers navals, ateliers de fondenes de Nicolaieff (отсюда и вошло в обиход наименование завода — «Наваль»).

Второе предприятие — Николаевское адмиралтейство, или порт, было казенным и, обладая обширными складами для снабжения и оснащения кораблей, по сути оставалось верфью, т. е. строило только корпуса кораблей, заказывая паровые котлы и механизмы для них на различных машиностроительных предприятиях.

19 ноября 1900 года «Общество судостроительных, механических и литейных заводов» в Николаеве получило наряд на строительство двух миноносцев водоизмещением 350 т, а в декабре Николаевский порт — на корпуса четырех таких же кораблей, изготовление механизмов для которых было поручено заводам «Ланге и сын» в Риге, «Машино- и мостостроительного общества» в Гельсингфорсе и Санкт-Петербургскому Металлическому заводу.

Первоначально миноносцам предполагалось дать по традиции «рыбьи имена»: строившимся «Навалем» — «Белуга» и «Карп», а Николаевским портом — «Угорь», «Рыбец», «Щука» и «Карась». Но так как приказ о их зачислении в списки флота совпал с приказом о переименовании (9 марта 1902 г.), то в состав флота они вошли под наименованиями «Завидный», «Заветный», «Жуткий», «Живой», «Жаркий» и «Живучий». Следует заметить, что, в отличие от закладки крупных кораблей, сопровождавшейся весьма пыш-



ным церемониалом, при закладке миноносцев этого не делалось. Например, церемонию закладки «Белуги» и «Карпа» управляющий Морским министерством отменил ввиду незначительности, по его мнению, кораблей этого класса.

Миноносцы предписывалось строить по чертежам, скопированным с чертежей 350-тонных миноносцев типа «Буйный», строившихся в это время на Невском судостроительном и механическом заводе в Санкт-Петербурге. Любое отступление от проекта без письменного на то разрешения Главного управления кораблестроения и снабжений (ГУКИС) запрещалось.

Заметим, что эти корабли создавались при непосредственном участии известной английской судостроительной фирмы Э. Ярроу, ко-

«Буйный», один из миноносцев постройки Невского судостроительного и механического завода в Санкт-Петербурге. Чертежи этих кораблей легли в основу при строительстве 350-тонных миноносцев для Черноморского флота

«Буны» — one of the destroyers built at the Nevskiy mechanical plant in St Petersburg. Their line drawings were used as a base for building 350-ton destroyers for Black Sea Fleet



Достроечная набережная завода «Наваль»

Building berth of the «Naval» plant



Благодарственный молебен на миноносцах «Заветный» и «Завидный»

Action of thanksgiving on board of destroyers «Zavetny» and «Zavidny»

Выход на заводские испытания миноносца «Завидный»

The destroyer «Zavidny» leaving port for contractors' sea trials

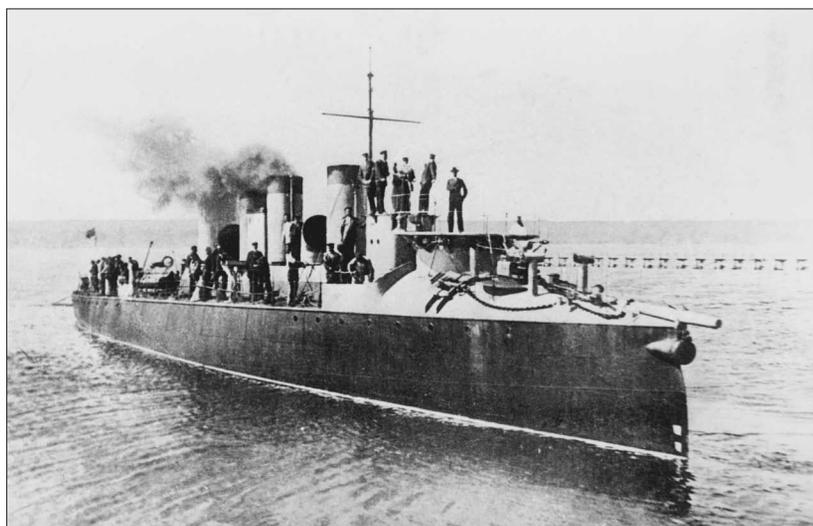
торая при разработке проекта эскадренного миноносца для российского флота использовала чертежи и спецификации строившихся на ее заводе японских «истребителей» — эскадренных миноносцев типа «Икадзути», заложенных в 1897 году. По настоянию Морского технического комитета в них были внесены изменения, касающиеся как состава вооружения (добавлен носовой торпедный аппарат), так и вопросов снабжения. По контракту от 16 августа 1899 года на Невском заводе было построено 10 эскадренных миноносцев, полу-

чивших наименования «Бойкий», «Бурный», «Буйный», «Быстрый» и др.

Согласно контракту с «Обществом судостроительных, механических и литейных заводов», подписанному 27 февраля 1901 года, свои корабли («Завидный» и «Заветный») завод «Наваль» обещал подготовить к испытаниям в течение июля 1902 года, определив стоимость каждого в 450 тыс. руб., и сдать их «в казну» в течение одного месяца с момента уведомления завода о готовности миноносцев к проведению испытаний.

Испытания кораблей следовало проводить при полном водоизмещении «при тихой погоде и спокойной воде». С форсированной тягой при угольном отоплении котлов скорость хода должна быть не менее 26 уз «с нагрузкой 46 т и запасом угля 44 т в счет общего водоизмещения».

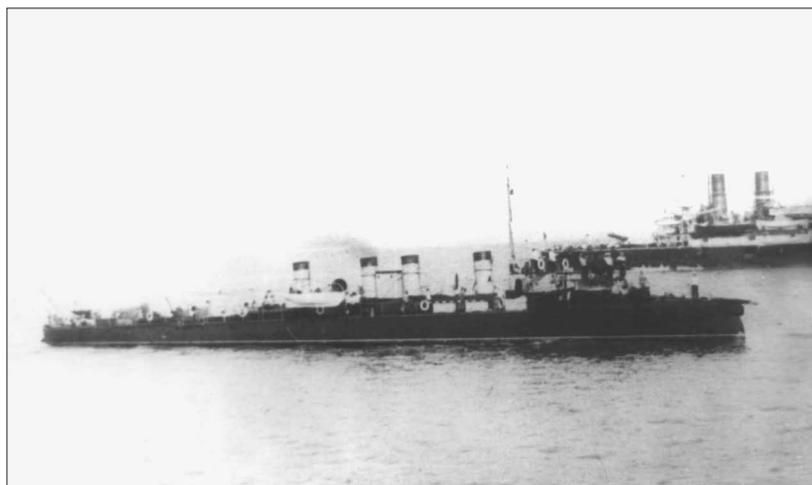
При этом комиссии при испытаниях следовало убедиться, что миноносцы и их механизмы «построены правильно, прочно и тщательно, во всем согласно утвержденным чертежам, спецификаций и указаний», имеют «обусловленное углубление» и развивают требуемую скорость. Кроме того, члены комиссии должны были проследить работу механизмов, после чего провести их наружный и внутренний осмотр, удостовериться в их исправности и «в состоянии трущихся поверхностей» и, наконец, убедиться,



что «все требуемые предметы налицо и миноносец отвечает своему назначению».

К ноябрю 1901 года корпуса миноносцев «Заветный» и «Завидный» были доведены до верхней палубы. Однако дальнейшие работы пришлось приостановить из-за несвоевременного получения из Петербурга чертежей на дейдвудные трубы. Следует заметить, что большая часть документации находилась на Невском заводе еще в стадии разработки, и потому ее поступление сильно задерживалось. Так, первая партия чертежей по механической части пришла в Николаев только в конце октября 1902 года. Более того, информация о сделанных корректировках документации приходила с запозданием, в результате чего перед самыми испытаниями выяснилось, что «многие детали не соответствуют тем изменениям, которые были сделаны во время постройки и испытаний миноносцев Невского завода». Из-за различных переделок испытания пришлось отложить еще на два месяца (на конец 1903 г.). Таким образом, на 1 мая 1903 года опоздание в сроках готовности миноносцев «Завидный» и «Заветный» составляло около девяти месяцев, а неустойка перевалила за 120 тыс. руб.

В свою первую кампанию (1904 г.) ни «Завидный», ни «Заветный» так и не смогли развить скорость более 15 уз. «Главной причиной такого печального обстоятельства, — отмечалось в приказе главного командира Черноморского флота и портов, — служило совершенное незнание большинства кочегарной команды этих судов с установленными на



«Заветный» на испытаниях

«Zavetny» while sea trials

них водотрубными котлами». Неудивительно, что на обоих кораблях за первые месяцы эксплуатации вышло из строя 4750 водогрейных трубок, которые спешно пришлось заказывать на Ижорском заводе. Положение выправилось лишь с приходом более опытных кочегаров и машинной команды. На испытаниях в начале июля 1905 года «Заветный» при контрактном углублении развил скорость 25,74 уз, а «Завидный», «переуглубленный» на 3 дюйма (0,08 м), — 26,38 уз.

Тем не менее комиссия посчитала возможным принять оба корабля в казну, наложив на завод соответствующую неустойку, хотя, по мнению специалистов, недобор скорости объяснялся «исключительно неопытностью машинной прислуги и кочегаров».

Миноносец «Заветный» после установки вооружения

The destroyer «Zavetny» soon after she was armed

